6. அரசின் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(1) 1975-ம் ஆண்டு, இந்தியத் துறைமுகங்கள் (தமிழ்நாடு திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 5/1975).

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: துணைத் தலைவரவர்களே,

"சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1975-ஆம் ஆண்டு, இந்தியத் துறைமுகங்கள் (தமிழ்நாடு திருத்த) சட்ட முன் வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 5/1975) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்"
என்று முன் மொழிகின்றேன்.

துறைமுகக் கட்டணங்கள், தொகைகள், ஏனைய கட்டணங்கள் ஆகியவை 1908-ஆம் ஆண்டு இந்தியத் துறைமுகங்கள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 15/1908) கீழ் விதித்து வசூலிக்கப்படுகின்றன. துறைமுகம் ஒன்றின் வருவாய், செலவினங்களைக் காட்டும் துறைமுக நிதிக் கணக்கு எனப்படும் தனிப்பட்ட கணக்கு ஒன்றை வைத்து வர வேண்டுமென மேற்படி சட்டத்தின் 36-வது பிரிவில் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. இம் மாநிலத்திலுள்ள சிறு துறைமுகங்கள் அனைத்தையும் பொறுத்தவரையில், அத் துறைமுகங்களிலிருந்து கிடைக்கும் கட்டணங்கள், தொகைகள், ஏனைய கட்டணங்கள் ஆகியவை இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 366-வது பிரிவின் செயல் நோக்கங்களுக்காக மாநில வருவாயாகும் என்றும் இத் துறைமுகங்களிலிருந்து கிடைக்கும் வருவாய் மாநிலத் தொகு நிதியைச் சார்ந்ததாகுமென்றும் இத்தகைய துறைமுகங்களிலிருந்து கிடைக்கும் வருவாயிலிருந்து செய்யப்படும் செலவு மாநிலச் சட்ட மன்றப் பேரவையின் அனுமதிக்குட்பட்டதாகும் என்றும் கருதப்படுகிறது. எனவே, மேற்சொன்ன செயற் குறிப்புக்கு செயல்வடிவம் கொடுக்க 1908-ஆம் ஆண்டு இந்தியத் துறைமுகங்கள் சட்டத்தினைத் திருத்தவும் அதன் காரணமாக 1938-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு சிறு துறைமுகங்கள் நிதிச் சட்டத்தை (தமிழ் நாடு சட்டம் 19/1938) ரத்து செய்யவும் அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

மேற் சொன்ன நோக்கத்தை எய்த இச் சட்ட வரைவு விழைகிறது. இப் பிரேரணையை ஏற்று, நிறைவேற்றித் தருமாறு இம் மன்றத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: முன்மொழியப்பட்ட தீர்மானம்—

"சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1975-ஆம் ஆண்டு, இந்தியத் துறைமுகங்கள் (தமிழ் நாடு திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 5/1975) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்".

@273–274 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு I ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

LEGISLATIVE ... TRUTH ALONE TRIUMPHS

*THIRU A. R. DAMODARAN: Hon. Deputy Chairman, Sir, I rise to welcome this long-awaited merger of the Landing and Shipping Fees Fund as well as the Port and Marine funds with the Consolidated Fund of the State of Tamil Nadu because over a period of twenty years, minor ports in Tamil Nadu have unfortunately not received as much attention as ports in other parts of India. In fact, if we take the coastal States of India, we have unfortunately neglected our minor ports. Today, there are States like Gujarat, Maharashtra, Kerala, Andhra Pradesh and even West Bengal which have developed a large number of minor ports whereas in Tamil Nadu we are still struggling to develop one or two ports like Cuddalore and Nagappattinam and to develop Tuticorin as a major port. Sir, it is no doubt true that the expense required for operating these ports is far in excess of the funds that are now being collected under these two heads and I, therefore, feel that very welcome provision is sought to be made by seeing to it that the expenditure on these ports is met from the Consolidated Fund of Tamil Nadu because if we wish to develop these ports in a serious manner, I think the Minor Ports portfolio will have to be handled very much more energetically than what has been possible in the past.

Sir, in Cuddalore, for example-and I have been intimately associated with the development activities of this port over the past 15 to 18 years—in 1956, we had the Intermediate Ports Committee which came from the Government of India and suggested certain development programmes for this port and from 1956 right up to 1959—60, the Poona Meteorological Station conducted certain experiments and ultimately, after a great deal of controversy and argument, the development of Cuddalore port at a cost of Rs. 1.26 crores was taken up in the Third Five-Year Plan. I think it will not be news to the Hon. Minister when I say that not only did the Cuddalore development plan extend throughout the Third Five-Year Plan, but it spilled over the Fourth Five Year-Plan and ultimately, it was only in the first year of the Fifth Five Year-Plan that the Port works have been completed at a total cost of what has been mentioned in this Performance Budget, amounting to Rs. 1.99 crores. The tremendous delay that has occurred in the development activity in this port is because the Department of Minor Ports, unfortunately, is merged with other very important activities of the Hon. Minister and it is quite possible that because of the intense activity that goes on in other Public Works, sufficient time could not be allocated to this particular programme of developing ports. I may mention here that even in Cuddalore, where so much provision has been made in 1974-75, it is a matter of considerable regret that none of the financial provisions sanctioned during 1974—75 could be carried out in the year 1974—75 as a result of which I do not know whether the funds have lapsed–I sincerely

hope not. But, it is a matter of regret that the pace of progress is extremely lethargic and requires to be considerably speeded up. For example, Sir, in Cuddalore, we have built the break-waters as well as the other river-training works and the sand-pumps have been installed. But, unfortunately, even three years ago orders should have been placed for two dredgers for the port and in the report that has been given by the Hon. Minister it is mentioned that one part of the dredger has arrived, namely, the engine, whereas the dredger itself has not yet been built by Binny and Company to whom the tender has been awarded. Sir, in a planning activity where we must spend the funds that have been allotted by the Government of India, the serious delay that is occurring in carrying out these activities deserves to be looked into and I hope that with this measure of consolidating these minor funds with the Consolidated Fund, the Hon. the Minister for Public Works who is in charge of these Minor Ports will be able to devote some attention to this subject.

(பிற்பகல் 4.50)

The Port of Cuddalore, for example, in the year 1965-66, was handling approximately 5 lakhs tons and, unfortunately, in the year 1974—75, it has handled only 1½ lakhs tons. After having spent Rs. 2 crores on developing this port, if the State Government do not take interest in seeing that cargo is brought to the port, then even the interest charges that are payable on the loan that we have received for paying for this development programme will not be paid. I see that, in spite of this, there is a programme to develop Ennore as a minor port at a cost of Rs. 131 lakhs. Now, we have no objection to that excepting to point out that I do not wish the development of Ennore to take place at the cost of the development of other minor ports like Nagapattinam, Cuddalore and the other five or six ports that have been mentioned in our State. Ennore is to be developed only for the purpose of bringing coal to the Ennore Thermal Station and rightly speaking, this should be a part of the Electricity Board's Plan programme and should not be mixed with the Minor Ports programme and I am only worried that if 50 per cent of the available funds are diverted for the development of Ennore, it may be at the cost of Cuddalore, Nagapattinam and other minor ports. I would, therefore, request the Hon. Minister to look into this aspect so that his Department may not suffer from lack of funds for purchase of so many other requirements for Cuddalore—I will not go into details but steel barges are required. We can easily handle about 7 lakhs tons at Cuddalore if all these facilities are given.

Sir, I would like to mention one more matter which I feel we in Tamil Nadu have not paid sufficient attention to. There is a Seamen's Training School established in Calcutta, Vizag and in the Sourashtra

Port of Naolakhi. This is a six months' course and many of those who aspire to enter the Seamen's training course from Tamil Nadu—with a tremendous coastline of 1,000 kilometres and with an equally large fishermen's population—as well as people who are very much interested in taking to the Merchant Navy as a career find it impossible to get admission into these training courses. I think if only the Tamil Nadu Government could request the Government of India to open such a training centre in a port like Cuddalore or Nagapattinam or even in Tuticorin, it would greatly benefit the sea-going population which habitate our coastal areas. Quite apart from this, it is a matter of considerable surprise that, in spite of the fact that Madras port is considered to be one of the major ports in India and perhaps even in the Far East, it is a matter of considerable regret that an institution like the Marine Engineering College where Naval Cadets are trained for Masters' and Chief Officers' degrees is not in existence in Madras and the only places that have it are Bombay, Calcutta and Cochin. Even in Madras we should have had a Marine Engineering course and probably we have not had our due share of these two schools or colleges only because the Tamil Nadu Government have so far not represented to the Government of India that these are essential for the development of maritime consciousness amongst the population of our State. I would take this occasion to request the Hon. Minister kindly to consider these requirements of our State and press upon the Government of India and insist upon them that either one of these two institutions should be opened in any one of the major ports or minor ports of Tamil Nadu.

Thank You.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, கொண்டு வந்திருக்கின்ற சட்ட முன்வடிவை வரவேற்றதற்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் இதுவரையில் மாநில நிதியில் சேர்க்கப்படாமல் தனியாக வைக்கப்பட்டிருந்த போர்ட் டிரஸ்ட் நிதி என்ற நிதி இனி மாநில நிதியோடு சேர்க்கப்பட்டு, இரு அவையிலும் அங்கீகாரம் பெறப்பட்டதற்குப் பிறகு செலவு செய்ய வேண்டிய ஒரு நிலைமை ஏற்படும். நீண்ட காலமாக இதைத் தள்ளிப் போட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். இப்போது சட்டமாக ஆக்குவதற்கு முடிவு செய்து இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. திரு. தாமோதரன் அவர்கள் பேசும்போது கடலூர் துறைமுகத்தைப்பற்றிப் பேசினார்கள். கடலூர் துறைமுகத்தை விஸ்தரிப்பதற்காக எற்படுத்தப்பட்ட பணச் செலவு, அதனால் ஏற்பட்டிருக்கின்ற கால விரயம் இரண்டையும் நான் ஒத்துக் கொள்ளுகின்றேன். சமீபத்தில் நான் கடலூருக்குச் சென்று வந்தேன். இங்கும் அதிகாரிகளைக் கூட்டி இதுபற்றிப் பேசினேன். வேலை இன்னும் முடியவில்லை, பாக்கியிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். வேலையை எவ்வளவு சீக்கிரம் முடிக்க

முடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரம் முடிக்க வேண்டும் என்று நானும் அதிகாரிகளிடத்திலே சொல்லியிருக்கிறேன். அதற்கான முயற்சி எடுத்திருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். மேலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் பேசும்போது, "சிமென் கோர்ஸ்" மற்றும் "மெரைன் காலேஜ்" பற்றியும், இவைகள் தமிழ் நாட்டுக்குத் தேவை என்பதையும் வலியுறுத்திக் குறிப்பிட்டார்கள். நானும் அவற்றை ஒத்துக் கொள்ளுகிறேன். இதைப்பற்றித் தமிழக அரசு மத்திய அரசை நிச்சயம் வலியுறுத்திக் கேட்கும் என்று உறுதி தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

எண்ணூரை துறைமுகமாக ஆக்குகின்ற நேரத்தில் கடலூரும், நாகப்பட்டினமும் பாதிக்கப்படக்கூடாது என்று கவலை தெரிவித்தார்கள். நிச்சயமாகப் பாதிக்கப்படாது என்ற உறுதிமொழியைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். கடலூர், நாகப்பட்டினம் மற்றும் சிறிய துறைமுகங்களையும் இன்னும் விரிவுபடுத்த முடியுமா என்பதைப்பற்றி அரசு பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். கடலூர் துறைமுகத்தில் ஏற்றுமதி குறைந்திருக்கின்றது என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். குறைந்திருப்பதற்குக் காரணம் "சேண்ட் பம்பு" வேலை செய்யாமல் இருந்ததுதான். இப்போது வேறு "சேண்ட் பம்புகள்" கொண்டு வந்து போட்டு, அவைகள் வேலை செய்து கொண்டிருக்கின்றன. மேலும் அதில் ஏற்பட்ட சில இடைஞ்சல்களும் தீர்க்கப்பட்டுவிட்டன. ஆக, இவைகள் எல்லாம் கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு சட்டமுன்வடிவை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

"சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1975-ஆம் ஆண்டு, இந்தியத் துறைமுகங்கள் (தமிழ் நாடு திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 5/1975) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்".

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

சட்ட முன்வடிவு, பரிந்துரை செய்வதற்காக, ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

பரிந்துரை எதுமில்லை.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,

[பு.உ. சண்முகம்] [1975 எப்ரல் 19

" சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1975-ஆம் ஆண்டு, இந்தியத் துறைமுகங்கள் (தமிழ் நாடு திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 5/1975) திருப்பி அனுப்பப் படவேண்டும் "
என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை —

" சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, 1975-ஆம் ஆண்டு இந்தியத் துறைமுகங்கள் (தமிழ்நாடு திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 5/1975) திருப்பி அனுப்பப்பட வேண்டும். "

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

(2) தமிழ் நாடு 1975-ஆம் ஆண்டு, பிச்சையெடுத்தல் தடுப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 48/1974).

மாண்புமிகு திரு. சி. வி. எம். அண்ணாமலை : மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,

"சட்டமன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப் பட்ட தமிழ் நாடு 1975-ஆம் ஆண்டு, பிச்சையெடுத்தல் தடுப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு @ (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 48/1974) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும். ".
என்று நான் முன்மொழிகிறேன்.

இந்தச் சட்டவரைவை முன்மொழிகையில், கடந்த மூன்றுண்டுகளுக்கு மேல் இந்த அரசு தொழுநோயால் அல்லலுறும் பிச்சைக்காரர்களுக்கு மறுவாழ்வு அளிப்பதற்காக எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகளைப்பற்றி இம்மேலவை நன்கு அறியும் என்பதை நான் எடுத்துக்கூற விழைகிறேன். 1971-ல் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களின் பிறந்த நாள் விழா வன்று திரட்டிய நிதிகளிலிருந்து இத்தகைய 10 மறுவாழ்வு இல்லங்களை நிறுவுவதற்காக ஏறத்தாழ 1 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நாம் செலவழித்துள்ளோம் இந்தத் துறையின் மூலம், என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். இதுபோன்ற இல்லங்கள் :

செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில், பரனூர்

தென்னார்க்காடு மாவட்டத்தில், உளுந்தூர்பேட்டை

@ 274–276ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு II ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.